Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4840**

17. Wahlperiode 22. 02. 2011

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Umgehend die Konsequenzen aus dem Unglück von Hordorf ziehen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Das Eisenbahnunglück von Hordorf vom 29. Januar 2011, das zehn Menschen das Leben kostete (acht Fahrgäste und zwei Eisenbahner) und viele Schwerverletzte zur Folge hatte, ist einer der schwersten Unfälle, die es im deutschen Schienenverkehr gab.
2. Das Unglück wäre verhindert worden, wenn der eingleisige Streckenabschnitt bei Hordorf mit dem seit Jahrzehnten eingesetzten Sicherungssystem der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgestattet worden wäre. Dadurch wäre der Güterzug bereits nach dem Überfahren des ersten auf Halt gestellten Signals automatisch gestoppt worden.
3. Die Deutsche Bahn AG respektive deren Tochter DB Netz AG waren hinsichtlich der unzureichenden Sicherheitsstandards in diesem Streckenabschnitt vorgewarnt. Im November 2006 waren zwei Personenzüge nur wenige Kilometer vor der Unglücksstelle fast zusammengeprallt. Der Deutschen Bahn AG war bewusst, dass die betreffende Strecke 6404 „durch eine Ereignishäufung gekennzeichnet“ ist. Sie ging davon aus, dass die Installierung des PZB-Sicherungssystems „bis spätestens Ende 2008 erfolgen“ müsse, so ein bahninterner Vermerk, den das Magazin „DER SPIEGEL“ zitiert (6/2011). 2009 gab es laut Eisenbahn-Bundesamt 355 Haltesignalüberfahrungen.
4. Der nicht realisierte Einbau eines Sicherungssystems kann nicht mit knappen Finanzen der Deutschen Bahn AG begründet werden. Für die seit 2001 vorgesehene Ausstattung der 52 km langen – teilweise eingleisigen – Strecke von Halberstadt nach Magdeburg mit PZB veranschlagte die Deutsche Bahn AG lediglich 533 000 Euro. Auch in diesem Fall trug die Orientierung auf den Börsengang und auf eine Bahnprivatisierung dazu bei, dass bei der Sicherheit gespart wurde. Das mehr als ein Jahrzehnt währende Gerangel um die Frage, wer die Kosten für eine flächendeckende Ausrüstung aller Strecken mit PZB trägt, dokumentiert diese Feststellung.
5. Hinweise seitens des Bahnvorstands und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), wonach die Nichtausrüstung von Schienenstrecken vor allem ein Relikt aus DDR-Zeiten sei, sind haltlos. Im 22. Jahr nach dem Ende der DDR stellt die Tatsache, dass 80 Prozent der

nicht mit PZB oder einer vergleichbaren Technik gesicherten Schienenstrecken in Ostdeutschland liegen, einen Diskriminierungstatbestand dar. Eine verantwortungsvolle, an der Sicherheit von Fahrgästen und Fahrpersonal orientierte Bahn- und Verkehrspolitik hätte längst dafür Sorge tragen müssen, dass das gesamte Schienennetz des Bundes mit einheitlichen und ausreichend wirksamen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet ist.

6. Gemäß § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind nur Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h mit dem genannten Sicherungssystem auszustatten. Dieselbe Rechtsordnung fordert grundsätzlich die Ausstattung der Bahnanlagen in einer Weise, dass die Sicherheit gewährleistet ist (§ 2 Absatz 1 Satz 1 EBO). Die Häufung von tatsächlichen und Beinahe-Unfällen zeigt aber eindeutig, dass § 15 Absatz 2 EBO keine ausreichende Gewähr für einen sicheren Eisenbahnverkehr ist. Strecken ohne PZB oder eine vergleichbare Sicherungstechnik sind grundsätzlich als nicht sicher einzustufen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte vor rund zehn Jahren erkannt, dass das Fehlen der PZB-Sicherungstechnik auf mehreren tausend Kilometern Haupt- und Nebenstrecken den Anforderungen nach einem sicheren Schienenverkehr widerspricht und mehrfach auf die flächendeckende Installierung von PZB gedrängt. Das BMVBS hätte unter Verweis auf § 15 Absatz 4 EBO eine Ausrüstung der Nebenstrecken mit PZB vorschreiben können. Das BMVBS hat dies unterlassen und lediglich auf eine freiwillige Umrüstung gedrängt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend vorzuschreiben, dass eine flächendeckende Ausrüstung der Haupt- und Nebenstrecken des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes mit der Sicherungstechnik PZB oder mit einer vergleichbaren bzw. höherwertigen Sicherungstechnik in kürzest möglicher Frist, maximal binnen 18 Monaten, erfolgt, höchste Priorität haben dabei die Strecken, die von Personen- und Güterverkehr befahren werden;
2. mit den Bundesländern Gespräche mit dem Ziel zu führen, dass diese entsprechende Vorgaben für die Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen erlassen;
3. zu prüfen, welche Maßnahmen in der Übergangszeit für die Strecken ohne PZB zu treffen sind, um einen sichereren Bahnverkehr zu gewährleisten und
4. einen Entwurf zur Änderung des § 15 Absatz 2 EBO zu erarbeiten, der beinhaltet, dass sämtliche Schienenstrecken mit PZB oder einer vergleichbaren Sicherungstechnik auszustatten sind.

Berlin, den 22. Februar 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. 15 Jahre währender Disput um PZB-Ausstattung und Sparen bei der Sicherheit wegen der geplanten Bahnprivatisierung

Nach einem Zugunglück in Kleinfurra (Nordthüringen) im Juni 1996 – zwei Regionalbahnen fuhren aufeinander; zwei Menschen wurden getötet – entschied 1997 das Bundesministerium für Verkehr, dass insbesondere die Schienenstre-

cken in den neuen Bundesländern mit PZB nachzurüsten seien. Im Oktober 2000 verpflichtete sich die Deutsche Bahn AG, 1 500 km Haupt- und 10 000 km Nebenstrecken mit PZB auszustatten. Im Zeitraum 2000 bis 2008 gab es einen Disput zwischen Deutsche Bahn AG, Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen bzw. BMVBS über die Frage, wer die Kosten für die PZB-Nachrüstung zu tragen habe. „DER SPIEGEL“: „Der auf den Börsengang fixierte Konzern wollte nicht selber zahlen und beantragte beim Eisenbahn-Bundesamt, die nötigen Mittel aus dem Bundeshaushalt freizugeben.“ (6/2011). Erst im April 2008 legte die Deutsche Bahn AG eine „Gesamtkonzeption“ zur flächendeckenden PZB-Ausrüstung vor. Im Juni 2008 genehmigte das Eisenbahn-Bundesamt diese „Gesamtkonzeption“. Die Strecke, auf der sich das Unglück ereignete, ist in diesem Ausrüstungsprogramm enthalten. Laut Bericht von DB Mobility Logistics (DB ML AG) an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 4. Februar 2011 wurden „von den 7 vorhandenen Betriebsstellen der Strecke in 2009 zwei Bahnhöfe mit PZB ausgerüstet, in 2010 wurden weitere drei Betriebsstellen eingebunden. Die Planungen für die restlichen Kilometer sind aufgenommen, die Bauarbeiten sollten im Frühjahr (2011) beginnen. Eine Inbetriebnahme ist noch 2011 vorgesehen.“

Damit kamen die Nachrüstungsarbeiten für die Getöteten und Schwerverletzten um wenige Monate zu spät. Diese Nachrüstungen wurden nicht nur viel zu spät aufgenommen. Sie wurden auch sehr schleppend durchgeführt. Wenn die deutschen Eisenbahnen vor 100 Jahren pro Jahr das Netz um mehr als 1 000 voll ausgerüstete Schienenkilometer erweitern konnten, dann ist es möglich, rund 3 000 km bestehender Strecken mit moderner Sicherheitstechnik binnen einiger Monate auszustatten. Der Hinweis, dass die in Frage stehende Strecke ausgebaut werden sollte und dass dafür ein Planfeststellungsverfahren erforderlich war, kann die Kritik am Verhalten der Deutschen Bahn AG nicht entkräften, weil die Nachrüstung unabhängig davon hätte erfolgen können. Angesichts des erheblichen Gefahrenpotentials ist das Installieren der Sicherungstechnik vordringlich. Im Übrigen ist die in Frage stehende 52 km lange Strecke kein Sonderfall. Real geht es um mehr als 3 000 km, bei denen seit vielen Jahren PZB Standard sein müsste, auf denen bis heute diese Technik fehlt und bei denen sich jederzeit ein Unfall, wie es ihn in Hordorf gab, wiederholen kann.

2. Doppelstandard bei der Sicherheit zwischen West- und Ostdeutschland

Laut dem zitierten Brief von DB ML AG gibt es „im gesamten Netz etwa 1 250 km eingleisige Strecken mit PZB. Von den rund 3 400 km der eingleisigen Strecken ohne PZB entfallen ca. 80 Prozent auf die neuen Bundesländer und Berlin.“ Irritierenderweise heißt es im gleichen Schreiben, dass „genaue Aussagen nach Bundesländern erst nach detaillierter Auswertung der Systemdaten (…) möglich“ seien. Eigentlich sollten in einem modernen Unternehmen die Daten über den Grundstandard der Sicherungssysteme im Schienennetz des Bundes jederzeit verfügbar und per Mausklick abrufbar sein. Festzuhalten bleibt, dass vier Fünftel der Schienenstrecken, die über kein PZB verfügen, in Ostdeutschland liegen, was Ausdruck einer nicht hinnehmbaren Diskriminierung ist, die aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen zwischen Ost- und Westdeutschland mit der Zahl „80 Prozent“ noch unzureichend zum Ausdruck gebracht wird.

Bahnchef Rüdiger Grube versuchte den mangelhaften Sicherheitsstandard der Strecken in Ostdeutschland wie folgt zu relativieren: „Gerade eingleisige Strecken: Die gibt es noch einige, insbesondere im ostdeutschen Teil, die (…) demontiert worden sind, nach dem Zweiten Weltkrieg. Da ist Handlungsbedarf. Ich meine, wir sollten hier einen Schlag zulegen.“ (ZDF-Sendung Frontal21 vom 1. Februar 2011). Angesichts des Schneckentempos, mit dem die PZB-Ausstattung realisiert wurde und werden sollte, kann der Hinweis „noch einen Schlag zulegen“ wie Hohn klingen.

Im Übrigen beschränkt sich die Forderung nach PZB-Nachrüstung nicht auf eingleisige Strecken; auch alle zweigleisigen Strecken müssen mit PZB ausgestattet sein.

3. Kosten einer PZB-Nachrüstung und die Kosten der Global-player-Politik

Für ein PZB-Lückenschließungsprogramm der DB AG, mit welchem 1 300 Schienenkilometer auf Haupt- und Nebenstrecken mit der genannten Sicherungstechnik ausgestattet werden sollten, veranschlagte die Deutsche Bahn AG nur 9,5 Mio. Euro (DER SPIEGEL 7/2011). Ein Programm, das eine PZB-Nachrüstung für das gesamte Schienennetz vorsieht, würde damit rund 25 bis 30 Mio. Euro kosten. Zum Vergleich: Allein im Jahr 2010 gab die Deutsche Bahn AG hundertmal mehr für ihre Auslandsengagements aus: Investiert wurden rund 3 Mrd. Euro für den Aufkauf von Verkehrsunternehmen im Ausland, insbesondere für die Übernahme des britischen Bahn- und Busbetreibers Arriva. Prof. Karl-Dieter Bodack dazu: „Die Deutsche Bahn hat viele Milliarden Euro, um im Ausland Großunternehmen zu kaufen. Und hier fehlt es an einigen tausend oder zehntausend Euro, um diese Sicherheit einzubauen.“ (Frontal21, ZDF, 1. Februar 2011).

Es gab in den letzten 15 Jahren eine Reihe von Bahnunfällen und Beinah-Unfällen, bei denen die fehlende Ausstattung mit PZB-Technik eine entscheidende Rolle spielte. Im Folgenden eine sicherlich unzureichende Aufstellung: Im Juli 2008 rasten bei Heerlen unweit von Aachen zwei Personenzüge – ein deutscher und ein niederländischer – aufeinander zu. Die von der Leitzentrale per Notruf alarmierten Lokführer konnten die Züge erst in letzter Sekunde stoppen. Der niederländische Lokführer hatte ein Haltesignal nicht beachtet (Süddeutsche Zeitung vom 21. Juli 2008). Am 27. September 2001 stießen bei Enzisweiler im Allgäu zwei Züge aufeinander; 104 Menschen, darunter viele Schülerinnen und Schüler, wurden zum Teil schwer verletzt. Einer der Lokführer hatte nach Presseangaben ein Haltesignal nicht beachtet. Zwar war der Bahnhof bereits mit PZB ausgestattet, nicht jedoch der Zug (Schwäbische Zeitung vom 26. März 2002). Am 18. Februar 1999 wurden nach Presseangaben aufgrund einer zu früh umgestellten Weiche im Bahnhof Immenstadt im dichten Schneetreiben mehrere Waggons eines Intercity-Zuges auf ein Gegengleis geführt, wo sie mit einem Regionalzug zusammenprallten. Zwei Menschen wurden getötet. Der Weichenwärter wurde verurteilt; im Urteil wurde jedoch ausdrücklich festgestellt, dass sich das Stellwerk im Bahnhof Immenstadt „nicht auf dem neuesten Stand der Technik“ befand. Im Jahr zuvor waren beim Einbau mehrerer Weichen im Immenstädter Bahnhof die mitgelieferten Sicherungen nicht eingebaut worden (Lindauer Zeitung vom 18. Februar 1999). Im März 1999 stießen nach Presseangaben zudem bei Erfurt zwei Regionalzüge bei der Einfahrt in den Bahnhof Erfurt seitlich zusammen; 13 Menschen wurden verletzt. Einer der Lokführer hatte ein Haltesignal überfahren (Süddeutsche Zeitung vom 10. März 1999). Im Februar 1997 hatte nach Presseangaben in Frankfurt der Lokführer eines Güterzugs ein rotes Haltesignal nicht beachtet; er stieß mit einem anderen Zug zusammen. Obwohl 85 000 Liter Benzin in Flammen aufgingen, gab es offenkundig keine Toten und Verletzten (Kölner Stadtanzeiger vom 21. Februar 1997). Im Oktober 1995 kam es in Werdau (Sachsen) zum Zusammenstoß zweier Züge – eines InterRegio und eines Nahverkehrszugs. Ein Mensch wurde getötet, 16 Personen wurden verletzt. Ursache war nach Presseangaben erneut das Nichtbeachten eines Haltesignals (Neues Deutschland vom 17. Oktober 1995). Im Dezember 1995 gab es in Garmisch-Partenkirchen den Frontalzusammenstoß eines Eilzugs mit einem verglasten Ausflugstriebwagen; ein Mensch wurde getötet, 57 Personen zum Teil schwer verletzt. Der Lokomotivführer des Eilzugs hatte nach Presseangaben ein Haltesignal überfahren (Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 13. Dezember 1995). Bei dem schweren Eisenbahnunglück vom 5. Februar 2000 in Brühl in der Nähe von Bonn, bei dem neun Reisende getötet und 148 Menschen zum Teil schwer verletzt wurden, gab es eine

Reihe spezifischer Umstände (der Lokführer des Nachtzugs, der wegen überhöhter Geschwindigkeit entgleiste, war unzureichend ausgebildet; die „La“ – Langsamfahrstellen – enthielt eine falsche Angabe zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Streckenabschnitt einer Baustelle; die Bau- und Betriebsordnung für die Baustelle enthielt sinnentstellende Fehler). Doch auch hier heißt es im Unfalluntersuchungsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA): „Ein Einbau möglicher, im Regelwerk jedoch nicht zwingend vorgeschriebener technischer Sicherungseinrichtungen im Gleisbereich, die gefährdende Geschwindigkeitsübertretungen ausgeschlossen hätten, erfolgte nicht. (…) Das Triebfahrzeug (…) war (…) mit der punktförmigen Zugbeeinflussungseinrichtung (PZB) ausgestattet.“ (EBA-Bericht, S. 42).

Am 14. Februar 2011 berichtete die „Deutsche Logistik-Zeitung“ unter Verweis auf das EBA, dass es alleine im Jahr 2009 355 Haltesignalüberfahrungen gab. Unter Verweis auf einen Bericht von „Report Mainz“ heißt es weiter, es „liegen Arbeitszeitnachweise von Lokführern privater Güterunternehmen vor, wonach über Monate hinweg regelmäßig Zeiten ohne Pause bis hin zu 22 Stunden pro Tag abgerechnet wurden. Ein Lokführer sagte dazu gegenüber dem Politikmagazin: ‚Die längste Fahrt, die ich in der Aufzeichnung habe, sind 23 Stunden am Stück. Andere Fahrten waren 17 Stunden, mit drei Stunden Pause auf der Lok, das sind auch wieder 20 Stunden am Stück auf der Lok.‘ Gesetzlich erlaubt sind in Ausnahmefällen Arbeitszeiten bis zu zwölf Stunden.“ (www.dvz.de/news/alle-news/artikel/id/lokfuehrer-privater-gueterbahnen-ueberfahren-haeufiger-rote-signale.html).



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333